

GIOVANNI LO BUE

*(Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Trasporti
e Comunicazioni – Palermo)*

**LA REALIZZAZIONE DELLE GRANDI OPERE
INFRASTRUTTURALI PUÒ FAR EVOLVERE IL SISTEMA
DEI TRASPORTI IN SICILIA E INNESCARE
UN PROCESSO DI SVILUPPO ECONOMICO-SOCIALE
DEL TERRITORIO**

SOMMARIO: 1. – Premessa. 2. – Il punto di partenza – Le caratteristiche del sistema. 2.1. – Analisi dei punti di forza e di debolezza del sistema dei trasporti in Sicilia. 2.2. – Strategie. 3. – Linee di intervento. 3.1. – Il sistema stradale. 3.2. – Il sistema ferroviario. 3.3. – Il sistema portuale e il trasporto marittimo. 3.4. – Il sistema aeroportuale. 4. – La continuità territoriale nel trasporto aereo. 5. – Il Trasporto Pubblico Locale – La riforma del sistema. 6. – Conclusioni.

1. Premessa.

Il grande mercato unico europeo propone ancora notevoli disparità tra le reti infrastrutturali dei vari Paesi dell'Unione e va rilevato, in particolare, come alcune regioni periferiche d'Europa, come la Sicilia, scontino un ritardo infrastrutturale che va assolutamente recuperato. La nostra Isola deve poter affrontare la sfida del mercato di libero scambio dal 2010 con un minimo di competitività nel contesto dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

L'Unione Europea ha cercato di porre rimedio a tale disparità intervenendo finanziariamente nelle reti TEN ed il corridoio 8 Berlino-Palermo, recentemente individuato dalla Commissione Van Miert in sede di revisione degli orientamenti per la rete TEN-T, do-

vrebbe consentire alla Sicilia un'interconnessione intermodale con le reti europee, nel cui ambito il Ponte sullo Stretto di Messina potrà svolgere un decisivo ruolo trainante. Infatti la sua realizzazione giustificerebbe tutti quegli interventi di adeguamento sulla rete infrastrutturale siciliana che fino ad oggi non si sono realizzati perché considerati poco produttivi in relazione alla ritenuta marginalità geografica dell'Isola.

Ma tale concetto di marginalità, che ha giustificato l'inerzia statale nel promuovere la realizzazione di opere infrastrutturali in Sicilia negli ultimi 50 anni, va assolutamente capovolto e va, al contrario, valorizzata proprio la centralità della Sicilia nel Mediterraneo, naturale ponte strategico tra Oriente e Occidente, Europa ed Africa.

In tale ottica dobbiamo essere convinti tutti dell'importanza della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, un'occasione di sviluppo per la Sicilia senza precedenti, un'opera che, da sola, giustifica la realizzazione di quelle grandi infrastrutture portuali, autostradali, ferroviarie e logistiche, da far interagire con le autostrade del mare per un definitivo decollo economico e sociale dell'Isola.

2. Il punto di partenza – Le caratteristiche del sistema.

Per rendersi conto delle opportunità di sviluppo economico-sociale che la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali può realmente offrire alla Sicilia deve preliminarmente esaminarsi lo storico ritardo infrastrutturale che il settore dei trasporti registra in Sicilia rispetto al resto d'Italia e d'Europa nelle varie modalità.

In particolare va considerato che la **rete stradale** esistente è caratterizzata da livelli di efficienza disomogenei, sia per l'inadeguatezza della dotazione infrastrutturale, sia per la mancanza di nodi efficacemente collegati in rete in un'ottica intermodale.

Stesse considerazioni possono farsi per la **rete ferroviaria**, le cui carenze si rilevano sia nelle linee commerciali (le due dorsali tirrenica e jonica), sia, e maggiormente, nelle linee di interesse regionale. La rete ferroviaria siciliana in esercizio è estesa 1.440 Km, di cui solamente 102 a doppio binario, che rappresenta lo 0,16%

della rete nazionale, e 744 elettrificati, che rappresentano il 51,6% della rete regionale contro il 63% della rete nazionale.

Il settore portuale, commisurato alle esigenze di traffico attuali, presenta vuoti infrastrutturali evidenti e carenze notevoli riguardo ai collegamenti con il retroterra portuale e le infrastrutture logistiche.

Per gli aeroporti, il continuo aumento del traffico ha determinato la congestione degli scali di Palermo e Catania e ha posto in evidenza l'inadeguatezza anche degli scali minori.

Ma vediamo come vengono utilizzate le infrastrutture nelle varie modalità di trasporto richiamate.

Il generale aumento anche in Sicilia, in linea con il *trend* nazionale, del **traffico passeggeri** è stato assorbito per la maggior parte dal trasporto stradale, che a fronte di una staticità della rete, sia in termini di qualità sia in termini di sviluppo chilometrico dei tracciati, ha determinato un abbassamento della qualità dei servizi, con maggiori livelli di inquinamento, incidentalità e congestione.

Analoga situazione è riscontrabile nel **trasporto merci**, dove l'aumento complessivo della domanda di trasporto è stato assorbito dalla modalità tutto strada, nonostante un significativo sviluppo del traffico marittimo, che ha visto incrementare nel corso del 2002 le linee di collegamento con il continente e l'istituzione di nuovi collegamenti dedicati espressamente al trasporto merci.

In Sicilia l'autotrasporto all'interno sostiene il 90 % del traffico totale sulle medie e lunghe distanze, mentre l'autotrasporto merci *non oil* di scambio tra la Sicilia e l'esterno assorbe il 30% sulle medie e lunghe distanze.

Dall'analisi dei movimenti via mare, emerge un leggero incremento del trasporto merci marittimo in Sicilia che ha assorbito **il 18 %** del traffico merci nazionale, pari a 478 milioni di tonnellate (Conto Nazionale dei Trasporti, 2001), rispetto ai dati riscontrati nel 1998 (13,6%), e del trasporto passeggeri che ha assorbito il 12% del traffico nazionale, pari a 56,7 milioni di passeggeri, con un incremento significativo del 9,5% rispetto al 1990 (Conto Nazionale dei Trasporti, 1998).

Nel breve e medio periodo si prevede che la **domanda di trasporto marittimo** continui ad essere **in crescita** anche per le difficoltà di realizzazione delle infrastrutture terrestri. La crescita della domanda di trasporto, soprattutto per le merci, pone l'esigenza di valorizzare la specificità geografica-strategica della Sicilia, privilegiando l'utilizzo del corridoio naturale costituito dal Tirreno per il raggiungimento dei mercati del Nord Italia e del Nord Europa e altre rotte per il raggiungimento dei Paesi del bacino del Mediterraneo.

Ma vediamo ora quale azione amministrativa è stata intrapresa per una evoluzione del sistema dei trasporti in Sicilia con particolare riguardo alla realizzazione delle infrastrutture.

Nella considerazione che un efficiente sistema dei trasporti costituisce la condizione indispensabile per stimolare e supportare lo sviluppo socio-economico della Regione, compresa anche l'attività industriale, turistica e commerciale, e che il predetto sistema è altresì strategico per lo sviluppo dell'Isola, l'Amministrazione regionale, con la stipula e con il continuo monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro per i trasporti, stipulati in data 5 ottobre e 5 novembre 2001, si è impegnata operativamente nella realizzazione degli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari per innalzare il livello di efficienza e di qualità del sistema.

Le politiche attuate dal Dipartimento regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni hanno consentito, in quest'ultimo anno, l'avviamento delle procedure per l'attuazione degli interventi contenuti negli APQ, nonché l'avviamento di nuove politiche atte a implementare le modalità di trasporto Ro-Ro per le merci e per migliorare il livello di efficienza e di qualità dei servizi per la mobilità di persone e cose.

Ora, poiché la ritardata cantierabilità e realizzazione delle opere in programma potrebbe determinare, come più volte è avvenuto in passato, il mancato raggiungimento dell'obiettivo relativo all'efficienza del sistema dei trasporti, con grave pregiudizio dello sviluppo sociale ed economico dell'Isola, il Dipartimento regionale

dei Trasporti ha attivato tutte le possibili procedure negoziali (Conferenze di servizi, tavoli tecnici, e quant'altro necessario) per accelerare la realizzazione delle opere previste negli Accordi di Programma Quadro per il trasporto ferroviario e per il trasporto aereo di propria competenza. Riguardo agli interventi infrastrutturali finanziati a valere sul POR 2000-2006, sono state stipulate le convenzioni con i beneficiari finali, RFI e FCE, per gli interventi relativi alle misure 5.04 e 6.02, con la Società di Gestione "AIRGEST" dell'aeroporto di Trapani e con il Comune di Comiso per gli interventi di cui alla misura 6.04.

Nella considerazione, poi, che la disorganicità del sistema è stata determinata, sino al recente passato, dalla mancanza di politiche di programmazione integrata di settore, per un coordinato uso del territorio, che ha determinato l'avvio di iniziative isolate, grandi opere incompiute e servizi inadeguati, il Dipartimento Trasporti, seguendo le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, (che configurano la pianificazione regionale dei trasporti come "Progetto di sistema", basato sull'individuazione dei bisogni di mobilità, passeggeri e merci, per arrivare alla definizione del "Piano dei servizi integrati di trasporto", in grado di soddisfare la domanda con un adeguato livello di servizio, e sulla individuazione delle nuove infrastrutture di trasporto necessarie per l'attuazione del Piano dei servizi, attraverso i Piani di Settore e i Progetti di Sistema), ha messo a punto il Piano Regionale dei Trasporti-Piano Direttore, che costituisce lo strumento di programmazione regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione, ed a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti, dimensionati sulla base delle effettive risorse finanziarie pubbliche, da attivare sia per la realizzazione di infrastrutture, sia per la gestione della mobilità locale.

2.1 Analisi dei punti di forza e di debolezza del sistema dei trasporti in Sicilia.

Punti di debolezza

La disorganicità del sistema è stata determinata nel tempo dalla **mancaza di politiche di programmazione degli interventi mirate alla realizzazione di un sistema integrato della mobilità**, coordinato con un corretto uso del territorio. Ciò ha determinato a sua volta l'avvio di iniziative isolate, grandi opere incompiute e servizi scadenti.

In particolare, dagli studi condotti dal Dipartimento regionale dei trasporti si è evidenziata:

- una scarsa connessione tra le reti di trasporto locali, nazionali e internazionali e un basso grado di integrazione tra le diverse modalità;
- un disequilibrio dell'offerta di trasporto tra aree costiere ed aree interne;
- la mancanza di efficienti interconnessioni trasversali est-ovest e longitudinali nord-sud;
- uno scarso livello di efficienza e sicurezza delle reti di trasporto;
- fenomeni di congestione delle reti di trasporto in determinate direttrici stradali e nelle aree metropolitane;
- una qualità di servizi inferiore agli standards nazionali;
- bassi livelli di affidabilità e regolarità del sistema;
- un inefficiente uso dell'offerta di trasporto, con la prevalenza del trasporto stradale rispetto a quello ferroviario e marittimo, con conseguenti incrementi di incidentalità, impatti sull'ambiente, consumi energetici e costi elevati.

Punti di forza

Nonostante le individuate carenze strutturali, sono stati tuttavia evidenziati i seguenti punti di forza:

- presenza di una rete viaria sufficientemente ramificata sul territorio, anche se da completare e potenziare per migliorarne la connettività;

- presenza di porti di interesse nazionale e di una portualità a scala regionale diffusa;
- presenza di aeroporti a rilevante traffico nazionale e scali minori in grado, se potenziati, di assorbire anche la domanda proveniente dal turismo;
- centralità dell'Isola nel bacino del Mediterraneo e attitudine al ruolo di "porta" del Sud del paese per i collegamenti con i paesi del Nord Africa e più in generale dell'intero bacino del Mediterraneo.

Opportunità

- Ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (connessione al corridoio plurimodale tirrenico-jonico);
- Realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina;
- Ammodernamento della rete viaria calabro-jonica.

Rischi

- Ritardato ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.
- Ritardato avvio della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.
- Ritardato avvio degli interventi previsti negli Accordi di Programma Quadro.

2.2 Strategie.

La strategia individuata, che ha ispirato il Piano Direttore, è incentrata sulla triplice esigenza di:

- realizzare, attraverso i collegamenti a lunga distanza, una riduzione degli effetti della marginalità spazio-temporale della Sicilia;
- tendere ad un riequilibrio territoriale delle attività all'interno dell'Isola, con il miglioramento delle condizioni per la mobilità

di merci e persone, e ad uno sviluppo delle vocazioni e degli insediamenti produttivi, specie delle zone interne;

- attivare lo svolgimento delle funzioni proprie delle aree metropolitane, sostenendo il traffico pendolare ed i collegamenti con i terminals portuali, aeroportuali e ferroviari.

Il conseguimento di tali finalità comporta un insieme di interventi coordinati sul sistema viario, sul sistema ferroviario, sul sistema portuale ed aeroportuale, stabilendo ruoli e funzioni specifiche e realizzando una rete di strutture intermodali per ottimizzare sia l'utilizzazione dei trasporti combinati che l'uso dell'intermodalità nella raccolta e distribuzione delle merci.

Il deficit infrastrutturale stradale, ferroviario e di servizio continua a penalizzare fortemente la competitività del sistema regionale, e, perciò, il quadro strategico delineato necessita di azioni finalizzate ad integrare e potenziare le infrastrutture di primo e medio livello già esistenti, tenendo conto delle varie esigenze del territorio siciliano, per migliorare l'accessibilità ai poli di interesse ed alle aree interne.

La sostenibilità ambientale e la sicurezza richiedono azioni di riequilibrio della ripartizione modale a favore di ogni forma di trasporto collettivo e del trasporto su ferrovia, per le merci.

In questa logica, la realizzazione di un equilibrato sistema logistico consente l'attivazione di un sistema di trasporto basato sull'intermodalità, in grado di supportare flussi di merci da e per l'Isola, ed assume funzione strategica per lo sviluppo economico della Sicilia.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale gli interventi devono, strategicamente, operare in modo da minimizzare l'incidenza dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto sul consumo dell'energia e sul degrado degli ecosistemi e dei paesaggi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni inquinanti.

In tale ottica, il Dipartimento regionale dei Trasporti ha espletato e recentemente aggiudicato (agosto 2003) la gara per uno "studio di fattibilità e procedure attuative per il riassetto delle modalità di trasporto nella Regione Siciliana" proprio allo scopo di pervenire all'individuazione di un modello riorganizzativo del trasporto plu-

rimodale, sostenibile in termini economici ed ambientali, da cui far discendere le scelte prioritarie per pervenire al riequilibrio delle modalità di trasporto, in atto come si è visto fortemente sbilanciate sul trasporto stradale.

3. Linee di intervento.

In coerenza con le strategie sopra delineate e con gli strumenti di programmazione attivati (AA.PP.QQ., POR 2000/2006, Piano regionale dei trasporti e della mobilità-Piano Direttore, Leggi di settore, etc.) si sono individuate le seguenti linee di intervento:

Viabilità

- Riassetto e potenziamento della rete viaria ai vari livelli, al fine di creare una intelaiatura infrastrutturale di supporto ai collegamenti di breve, media e lunga percorrenza, con caratteristiche tali da migliorare i livelli di servizio e di sicurezza.

Rete ferroviaria

- Recupero ad efficienza del sistema ferroviario, attraverso interventi di ammodernamento e di potenziamento infrastrutturale della rete locale.

Aeroporti

- Potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture degli aeroporti di Palermo e Catania e di quelli minori, riconversione per usi civili e commerciali dell'ex base missilistica di Comiso, funzionale alle potenzialità produttive e socio-economiche del territorio interessato.

Porti

- Potenziamento ed ammodernamento del sistema portuale siciliano, con funzioni specifiche legate alle attività produttive e vocazionali del territorio circostante, relativamente ai

porti regionali e ai porti delle isole minori. Nuove norme per disciplinare i collegamenti marittimi ed innalzare la qualità dei servizi.

Trasporto merci

- Definizione di un sistema articolato a servizio del trasporto merci fortemente basato sulla logistica e sull'intermodalità;

Trasporto passeggeri

- Riequilibrio della ripartizione modale, sia nel campo del trasporto passeggeri che in quello merci, per recuperare quote di traffico alle modalità ferroviaria e marittima.

Sostenibilità ambientale

- Realizzazione di interventi infrastrutturali finalizzati all'attenuazione dell'impatto ambientale.

Informatizzazione e innovazione tecnologica

- Realizzazione di sistemi di informazione e di controllo del traffico che utilizzano tecnologie informatiche, telematiche e nuove tecnologie.

3.1 *Il sistema stradale.*

Gli interventi tendono al riassetto e al miglioramento dei livelli di servizio mediante interventi di completamento e ammodernamento, al fine di incrementare il livello di connettività della rete stradale, velocizzando i collegamenti tra nodi urbani e tra aree costiere e dell'entroterra, per migliorare l'accessibilità alle grandi direttrici autostradali e favorire gli scambi produttivi e la mobilità delle persone e delle merci, allo scopo di ottimizzare i flussi di interscambio, locali ed extraregionali, ed i collegamenti tra i principali distretti produttivi e le aree metropolitane.

Gli interventi individuati sono tesi al recupero dell'efficienza di base del sistema regionale del trasporto su gomma, e assumono

significato di particolare rilevanza e vengono selezionati sulla base di criteri che tengono conto delle seguenti finalità:

- completamento degli itinerari principali e collegamento con le direttrici ferroviarie;
- miglioramento della sicurezza;
- grado di integrazione delle opere con altri interventi previsti;
- capacità di incidere sulla funzionalità del collegamento;
- capacità di ridurre i costi del trasporto;
- stato del progetto;
- tempi di realizzazione dell'opera;
- miglioramento delle condizioni ambientali

Ulteriori interventi sulla rete stradale dovranno essere individuati tramite un *Progetto di Sistema per il potenziamento della rete stradale*.

L'attività di pianificazione nel settore del sistema stradale deve mirare alla riqualificazione complessiva della rete esistente ed a colmare il deficit infrastrutturale che alcune zone dell'Isola lamentano.

Gli obiettivi principali individuati sono quelli finalizzati a:

- potenziare i sistemi tangenziali delle aree metropolitane;
- migliorare l'accessibilità viaria delle aree interne e montane;
- attuare il trasferimento delle strade alle Province (D.lgs. n. 112/98).

Sulla base del processo programmatico avviato, tutti gli interventi di completamento delle autostrade (A20, Messina- Palermo, A18 Catania-Siracusa e Siracusa-Gela) risultano appartenere ad un primo livello di priorità. Va sottolineato che tali interventi hanno un avanzato livello di progettazione e completano funzionalmente itinerari in corso di potenziamento. Per gli itinerari costituiti da strade statali che appartengono alla rete stradale SNIT¹ di primo livello, sono da considerare di prima priorità gli interventi

¹ "Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti", ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti, sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionali.

che collegano le aree produttive e che, al fine del potenziamento economico-sociale dell'Isola possono intervenire nella riduzione dell'handicap costituito dalla distanza dai grandi poli commerciali d'Europa e tra gli aeroporti e le località interne. Si realizzano così linee di collegamento tra le autostrade, intersecando l'Isola, con collegamenti rapidi. Altra priorità è quella della riduzione della pericolosità di alcune arterie particolarmente trafficate e veloci. Risultano quindi prioritari i collegamenti:

- S. Stefano di Camastra-Gela (Itinerario Nord-Sud);
- Palermo-Agrigento;
- Ragusa-Catania;
- Caltanissetta-Gela, che ha un avanzato livello di progettazione;
- Agrigento-Caltanissetta;
- Gela-Trapani;
- Licata-Caltanissetta;
- Collegamento SS 189 – A20 (Vallelunga);
- Itinerario turistico Patti-Taormina;

Estendendo l'analisi alla restante rete SNIT di secondo livello, gli interventi ai quali è stata assegnata priorità di finanziamento sono il completamento della SV Licodia Eubea ed il miglioramento della sicurezza di marcia sulla SS 198 presso lo svincolo di Castrovino.

Gli interventi di cui sopra attengono: alle diverse competenze intestate all'ANAS, per quanto riguarda le infrastrutture viarie di ordine statale; alle Province Regionali della Sicilia, all'uopo delegate dalla L.R. n. 9/86 per quanto attiene la rete viaria interna di collegamento; al Consorzio Autostrade Siciliano (CAS), per quanto riguarda la rete autostradale².

² Il CAS ha unificato il consorzio per l'autostrada ME-CT, il consorzio per l'autostrada ME-PA, il consorzio per l'autostrada ME-CT-SR e il consorzio per l'autostrada SR-Gela. Costituito nell'anno 1996 a norma dell'art. 16 della L. 12/8/1982 n. 541, ha per scopo il completamento dei lavori di costruzione non ancora realizzati dai singoli consorzi, nonché la realizzazione di eventuali altre iniziative nel settore autostradale e stradale.

3.2 *Il sistema ferroviario.*

Gli interventi di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria, avviati con la sottoscrizione dell'APQ, sono finalizzati al riassetto e al miglioramento dei livelli di servizio, incrementando il livello di connettività delle rete, velocizzando i collegamenti tra nodi urbani e tra aree costiere e aree interne.

Per la valutazione degli interventi è stata operata una suddivisione tra quelli che si riferiscono alla rete di interesse nazionale e quelli di pertinenza della rete di interesse regionale e locale.

Interventi su linee di interesse nazionale.

Relativamente agli interventi previsti sulla rete ferroviaria di interesse nazionale (rete SNIT – Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), si ribadiscono le scelte attuate nel DPEF 2002-2004, che prevedono il completamento del raddoppio delle tratte a singolo binario esistenti sulla linea Messina-Palermo e sulla linea Messina-Catania-Siracusa.

In particolare, le opere che rivestono carattere prioritario e che hanno la relativa copertura finanziaria sulla tratta Messina-Palermo, sono i quattro interventi inseriti nell'APQ; di questi, tre sono attualmente in corso di esecuzione (raddoppi: Messina-Villafranca-Rometta; Rometta-S. Filippo del Mela; Terme Vigliatore-Patti), mentre per il quarto (raddoppio Fiumetorto-Castelbuono) si concluderà il 3 settembre 2003 la Conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo e potrà andare in gara entro il 2003 (attraverso un'intensa attività amministrativa è stato possibile recentemente, con una pronuncia del Consiglio regionale dei Beni culturali di approvazione di una variante al progetto, recuperare annosi ritardi dovuti all'attraversamento del parco archeologico dell'Himera).

Resta comunque confermata la valenza strategica, delineata nel Piano Direttore, di completamento del **raddoppio della linea Messina-Palermo**, fondamentale per lo sviluppo dei trasporti nel corridoio plurimodale tirrenico-jonico e recentemente la Legge O-

biiettivo ha stanziato i 2.300 milioni di € necessari alla realizzazione di tale opera.

R.F.I. ha presentato, poi, l'ipotesi di un nuovo **collegamento veloce Palermo-Catania-Messina**, che prevede la realizzazione di un nuovo tratto ferroviario fra Castelbuono e Catenanuova. Tale proposta è tuttavia ancora in fase di studio.

Il programma delle infrastrutture allegato alla delibera CIPE del 21/12/2001 ha individuato tra gli interventi strategici la realizzazione del **Nodo di Catania**.

Anche per la **linea Messina-Catania-Siracusa**, i relativi interventi inseriti nell'APQ rivestono valenza prioritaria, in particolare la realizzazione dei raddoppi delle tratte Messina Giampileri-Fiumefreddo; Catania Ognina-Catania Centrale; Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa, che sono in corso di completamento.

Interventi su linee di interesse regionale

Per gli interventi inseriti in APQ per la rete ferroviaria di interesse regionale, è prioritaria la **velocizzazione, mediante rettifiche di tracciato** e conseguente modifica della linea di alimentazione elettrica, **del tratto Fiumetorto-Agrigento** (linea Palermo-Agrigento).

Al fine di ottimizzare la rete ferroviaria, consentendo così di aumentare la valenza degli interventi già finanziati, questo Dipartimento sta in atto valutando la realizzazione del raddoppio delle tratte di Siracusa-Ragusa per migliorare il costo generalizzato del trasporto di persone e merci nel vasto territorio Ibleo e della tratta Palermo-Trapani, in quanto nodo terminale per le isole, nonché l'ammodernamento e la velocizzazione della linea Palermo-Catania.

I suddetti obiettivi vengono perseguiti mediante l'attuazione del programma di interventi sulle infrastrutture ferroviarie di cui all'Accordo di Programma Quadro per il trasporto ferroviario stipulato nel novembre 2001, che mi vede direttamente impegnato quale soggetto responsabile della relativa attuazione, nella qualità di Di-

rigente generale del Dipartimento Regionale Trasporti e Comunicazioni, e in quanto tale altresì competente ad individuare gli indirizzi programmatici. Ed è proprio in tale ambito che il Dipartimento, al fine di migliorare l'attuale livello di efficienza del sistema dei trasporti nelle more di acquisire i risultati degli studi di fattibilità in corso, ha rappresentato in sede centrale l'opportunità di integrare le opere contenute nella Delibera CIPE 121/2001 con i seguenti interventi, ritenuti di rilevante interesse strategico regionale:

- completamento dell'anello autostradale per l'itinerario Gela-Agrigento-Castelvetrano-Trapani;
- tangenziale di Palermo;
- infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo con la grande viabilità;
- asse di collegamento stradale tra gli agglomerati industriali di Termini Imerese e Agrigento-Porto Empedocle;
- metropolitana leggera automatica di Palermo (Oreto-Politeama-Tommaso natale);
- metropolitana pedemontana catanese;
- ammodernamento SS 120 (dell'Etna e delle Madonne) itinerario Est-Ovest;
- nuove infrastrutture aeroportuali.

Il trasporto delle merci

È indubbio che le attività economiche, soprattutto quelle legate all'*import-export* sono fortemente condizionate dai livelli di efficienza del sistema trasportistico e ciò è particolarmente influente nei confronti di quelle attività per le quali la tempestività della consegna delle merci ai mercati, costituisce un valore aggiunto, come nel caso del settore ortofrutticolo.

Non sono da trascurare quei settori che recentemente si affacciano sui mercati nazionali ed europei operanti nei settori dell'informatica, mobiliera, ecc.

Nel complesso, la dotazione infrastrutturale viaria a servizio del traffico di interesse regionale risulta attualmente insufficiente ed inadeguata a garantire livelli di accessibilità ottimali.

I volumi di traffico prevalenti si concentrano soprattutto lungo le autostrade e nei tratti delle strade statali più prossimi alle tre aree maggiormente urbanizzate di Palermo, Messina e Catania e nelle zone costiere, mentre risultano penalizzate le aree interne e montane.

Nell'ambito dei provvedimenti per la "continuità territoriale" disposti dall'art. 134 della Legge 23 dicembre 2000, n. 388, stiamo perseguendo la riqualificazione del trasporto merci utilizzando le risorse statali recate dal richiamato articolo, pari a 100 mld di lire, unitamente al cofinanziamento regionale di 40 mld di lire recato dall'art. 36 della L.R. 6/2001. Tali risorse saranno destinate, in parte, alla realizzazione di una serie di infrastrutture logistiche di secondo livello a servizio dell'autotrasporto merci, gli aeroporti, la cui localizzazione e modalità di realizzazione scaturiscono dallo studio di fattibilità già definito, ed in parte per dare attuazione a misure agevolative del combinato strada-mare, attraverso l'attivazione di un progetto di incentivazione economica in favore degli autotrasportatori per l'uso del mezzo marittimo.

La Sicilia piattaforma logistica del Mediterraneo.

Relativamente alla logistica, il Dipartimento Trasporti sta procedendo alla infrastrutturazione logistica del territorio regionale, definendo le procedure di finanziamento per la realizzazione degli interporti di Catania Bicocca e Termini Imerese ed ha già completato lo studio per gli aeroporti, poli logistici di secondo livello, a sostegno dell'autotrasporto merci.

Sono stati recuperati i fondi già destinati all'interporto di Catania e andati in economia per effetto del "decreto taglia spese" del settembre 2002, con l'attribuzione di 10 milioni di euro dal Ministero dell'Economia sui fondi per le aree depresse, oltre ai 10,8 milioni prenotati dal Ministro Lunardi sui fondi della Legge Obiettivo.

Ciò costituisce un importante obiettivo raggiunto, anche in relazione all'impegno regionale di promuovere la realizzazione dei due interporti siciliani di Catania Bicocca e di Termini Imerese. L'infrastrutturazione logistica della Sicilia è, infatti, una priorità strategica per lo sviluppo economico dell'Isola, così come previsto nel Piano Regionale dei Trasporti-Piano Direttore, recentemente approvato.

Ciò potrebbe creare alternative ai *council* distributivi olandesi ai quali accennava prima il dott. Satta e che oggi condizionano il sistema al punto da costringere gli autotrasportatori siciliani ad andare a caricare ad Amsterdam i pompelmi e ananas che più agevolmente potrebbero giungere in Sicilia attraverso le vie del mare e ad essere distribuite in Europa dai siciliani piuttosto che dagli olandesi.

Interporti.

L'Accordo di Programma Quadro per il trasporto marittimo ha riconfermato la realizzazione in Sicilia di due interporti, uno a Catania-Bicocca e l'altro nell'area del palermitano (Termini Imerese).

Il Dipartimento regionale Trasporti e Comunicazioni si sta attivando per reperire ulteriori risorse finanziarie da destinare agli interporti di Catania-Bicocca e di Termini Imerese. Con riguardo a quest'ultimo, sta promuovendo in tempi brevissimi la costituzione della società interporti siciliani per accelerare la realizzazione dei due interporti.

Autoporti.

Il trasporto delle merci è oggi fortemente penalizzato dalla totale assenza di una rete di infrastrutture logistiche nell'ambito delle quali assicurare l'integrazione fra i modi di trasporto, nonché tutti i servizi ad essi complementari. La polverizzazione delle imprese di autotrasporto, inoltre, incide fortemente sullo scarso sviluppo del traffico combinato. Le imprese di minori dimensioni trovano

maggiori difficoltà a convertirsi dalla tecnologia “tutto strada”, alla tecnologia del trasporto combinato, che richiede una maggiore capacità organizzativa e risulta pertanto meno flessibile.

Allo scopo di consentire alle imprese di autotrasporto e della logistica di contrapporsi efficacemente alla sfida della concorrenza europea, si sta cercando di individuare iniziative legislative, al fine di allargare agli operatori di questo settore i benefici previsti per le imprese manifatturiere, quali il credito di imposta, agevolazioni fiscali, ecc.. *Si rende necessario pertanto realizzare una “rete” di piattaforme logistiche, ed una rete di infrastrutture per il trasporto combinato, per il trasferimento delle merci da una modalità all'altra secondo criteri di velocizzazione ed economicità.* Tale previsione non riguarda soltanto la sfera operativa di trasporto delle merci, ma coinvolge anche delicati aspetti di impatto sul territorio e sul sistema economico-produttivo, in quanto tale “rete” va vista come importante strumento di risanamento e razionalizzazione di quelle funzioni produttive, che oggi si sviluppano specialmente anche in ambiti metropolitani.

Si stanno inoltre esaminando, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le opportunità offerte dalle nuove aperture comunitarie per l'attivazione di forme di continuità territoriale attraverso le cosiddette “vie del mare” come mezzo privilegiato di collegamento e di trasporto delle merci al fine di diminuire la pressione dei mezzi pesanti dalle strade, con benefici in materia di salvaguardia ambientale, sicurezza stradale, diversificazione e ottimizzazione dell'intermodalità

Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata.

Riguardo al trasporto rapido di massa a guida vincolata, gli interventi afferiscono agli ambiti metropolitani di Palermo, Catania e Messina.

Per Palermo gli interventi, che interessano le infrastrutture delle Ferrovie dello Stato, riguardano il Nodo ferroviario Palermo Centrale-Punta Raisi, con la realizzazione di nuove fermate.

Analogo intervento è previsto per Messina (ad esclusione del raddoppio del binario già realizzato); mentre per Catania, è stato individuato come prioritario l'intervento relativo al completamento della rete metropolitana e della Ferrovia Circumetnea all'interno dell'area metropolitana.

Questo ultimo intervento riveste una elevata valenza strategica per il trasporto pubblico locale, in quanto fortemente mirato all'attuazione di un sistema integrato dei trasporti metropolitani che consentirà di attuare anche politiche intermodali e tariffarie.

3.3 Il sistema portuale e il trasporto marittimo.

Un ruolo chiave nell'intermodalità deve essere svolto dalle infrastrutture portuali, che devono garantire collegamenti più efficienti tra l'Isola e i mercati di sbocco delle merci, garantendo al contempo collegamenti più fluidi fra gli stessi impianti portuali e la rete ferroviaria e stradale.

Il raggiungimento di tali obiettivi costituisce elemento indispensabile per accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e per contribuire al riequilibrio territoriale. Il suddetto obiettivo è perseguito mediante l'attuazione del programma di interventi sulle infrastrutture portuali di cui all'Accordo di Programma Quadro stipulato in data 5 novembre 2001, che ha quale soggetto responsabile per l'attuazione il Dipartimento Regionale Lavori pubblici. Gli indirizzi programmatici restano comunque di competenza del Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, che ha peraltro una competenza diretta in tema di servizi.

Relativamente al trasporto marittimo, inoltre, un importante risultato è stato raggiunto dal Dipartimento Trasporti con l'attivazione del processo di **Liberalizzazione del settore dei collegamenti marittimi regionali con le isole minori**, in ottemperanza al Regolamento CEE 3577/92. Abbiamo predisposto lo scorso anno un apposito schema di D.D.L., approvato poi dall'ARS come L.R. 9 agosto 2002, n. 12 recante "Nuove norme sui collegamenti marittimi con le isole minori delle Sicilia", che prevede, oltre

all'individuazione delle unità di rete, la diversificazione dei collegamenti marittimi (mezzi veloci, traghetti e mezzi navali abilitati per il trasporto delle merci pericolose), l'affidamento del servizio tramite gara pubblica. Il fabbisogno finanziario per l'espletamento del servizio quantificato in 104,00 Meuro per 5 anni.

La Regione ha già bandito le otto gare europee per l'affidamento dei servizi di collegamento sui quali sono stati imposti gli oneri di servizio pubblico e ne ha aggiudicato quattro. Con il completamento dell'affidamento tramite contratti di servizio degli altri collegamenti individuati si completerà in breve il processo di liberalizzazione del settore, con un notevole miglioramento sulla qualità del servizio e sulla possibilità di effettuare controlli e imporre penali e sanzioni al vettore.

Le autostrade del mare.

Il Dipartimento Trasporti intende perseguire, inoltre, il riequilibrio modale e l'intermodalità, con la progressiva riduzione della congestione stradale ed il miglioramento del sistema dei trasporti in ordine all'ambiente, favorendo lo spostamento di quote di traffico dal trasporto stradale a quello marittimo, in armonia con gli obiettivi perseguiti dalla politica dei trasporti dell'U.E. (Libro Bianco della Commissione "La politica dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"). A questo proposito si sta mettendo a punto una serie di incentivi per favorire il ricorso al trasporto marittimo e, in particolare, al cabotaggio.

Il trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Shipping* – SSS) presenta, infatti, al momento il maggiore potenziale di crescita, non solo per i trasporti nazionali, ma anche nel traffico fra gli Stati membri. Il Dipartimento Trasporti intende adottare politiche atte a supportare lo sviluppo dello *Short Sea Shipping*, con la messa a punto di un sistema di azioni volte a promuovere l'utilizzo del mezzo marittimo e mirate all'inclusione dei trasporti marittimi a corto raggio nelle catene intermodali, intervenendo per adeguare i servizi portuali e la logistica.

Il Governo della Regione, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, intende, inoltre, attivare le “autostrade del mare” per il trasporto merci internazionale.

Il Dipartimento Trasporti, braccio operativo del Governo regionale in tale settore, accanto alle iniziative di infrastrutturazione logistica più sopra descritte, sta perseguendo altresì un progetto tendente a dare attuazione a misure agevolative del trasporto combinato strada-mare (le c.d. “autostrade del mare”) sotto forma di incentivi da corrispondere agli autotrasportatori che decidano di imbarcarsi sulle navi piuttosto che compiere il percorso tutto strada. Ciò è in armonia con gli obiettivi dell’Unione Europea; il Documento Van Miert ha infatti recentemente individuato come priorità strategiche per l’alleggerimento del traffico stradale proprio le autostrade del mare ed anche la sicurezza stradale è stata individuata come priorità strategica.

La nostra strategia parte essenzialmente da considerazioni di carattere generale attinenti ai concetti, cari a Bruxelles, di “**insularità**”, di **continuità territoriale** e di “**perifericità**”, ma soprattutto parte dalle necessità del territorio siciliano evidenziate dalle diverse categorie e, prima fra tutte, quella dell’autotrasporto merci.

È dalla sintesi delle necessità “particolari” degli operatori siciliani (essenzialmente gli autotrasportatori, ma anche i produttori) e dalle necessità “generali” che siamo giunti a valutare quali e quanti interventi realizzare.

Abbiamo inoltre colto dal mercato e dalla politica comunitaria e nazionale dei segnali chiari e forti sulla necessità d’interventi di sostegno dell’incontro tra la modalità di trasporto terrestre e quella marittima, non considerandole come due modalità separate l’una dall’altra, ma come una modalità combinata.

Vanno proprio in questa direzione i nostri interventi, sia sul fronte delle infrastrutture sia del funzionamento. Mi riferisco in particolare al progetto finalizzato alla realizzazione degli autoporti ed al progetto tendente a incentivare il trasporto combinato strada-mare, attraverso l’assegnazione di ticket ambientali agli autotrasportatori.

Contrariamente ad altre realtà nazionali, la Regione ha voluto muovere i passi nella legalità europea. Abbiamo pertanto valutato ed analizzato quali interventi la Commissione europea considerava “autorizzabili” e stiamo portando avanti il progetto che prevede l’assegnazione agli autotrasportatori degli incentivi per l’utilizzazione delle vie del mare, in luogo del tutto strada.

È, d’altra parte, la stessa Commissione europea che ci indica lo *short sea shipping*, in un concetto *door-to-door*, quale elemento essenziale affinché le aree periferiche possano riguadagnare centralità in Europa.

I nostri interventi vanno nel senso di incentivare il combinato strada-mare, premiando, da un lato, gli armatori che già sono presenti sul mercato ed assumono dei rischi (contrariamente a quanto avviene in Francia per l’aiuto alle *start-up*) e, dall’altro, gli autotrasportatori che decidano di investire sulla modalità marittima e si attrezzino a gestirla con sempre maggior efficienza.

3.4 Il sistema aeroportuale.

Il settore del trasporto aereo in Sicilia ha registrato negli ultimi anni un notevole incremento del traffico (stimato intorno all’8%) per gli spostamenti di media e lunga distanza e, in base allo studio sui collegamenti Sicilia-Continente la crescita del trasporto aereo si prospetta in crescita anche nel futuro.

Gli interventi che si prevede di attuare riguardano il potenziamento e l’ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali, l’adozione di sistemi adeguati di controllo del traffico aereo e la realizzazione di infrastrutture per la sicurezza in volo e a terra.

Interventi infrastrutturali in aeroporti nazionali: **Aeroporto di Palermo**

Gli interventi previsti per l’aeroporto di Palermo, contenuti nell’Accordo di Programma Quadro per il trasporto aereo stipulato in data 5 novembre 2001, ammontano a 71,014 milioni di Euro e

sono giustificati attualmente dal livello di congestione raggiunto (circa 3.800.000 passeggeri/anno). Nel medio termine sarà necessario potenziare ulteriormente lo scalo con l'allungamento della pista trasversale, per la quale sarebbe opportuno sin da ora prevedere le risorse necessarie all'elaborazione dello studio di fattibilità.

Aeroporto di Catania

Anche per Catania, gli interventi contenuti nell'Accordo di Programma Quadro per il trasporto aereo sono giustificati dall'attuale livello di congestione del traffico passeggeri (circa 4 ml/anno). L'APQ prevede anche delle risorse per lo studio di fattibilità della 2° pista di volo, che è ormai necessaria per accrescere la potenzialità dello scalo.

Per gli interventi previsti nell'APQ, da realizzare nell'arco temporale 2003-2005 sono disponibili 131,123 milioni di Euro.

Aeroporti di Pantelleria e Lampedusa

Per gli interventi nell'aeroporto di Pantelleria sono disponibili 7,748 Meuro e per l'aeroporto di Lampedusa 20,555 Meuro.

Interventi infrastrutturali in aeroporti regionali:

Aeroporto di Trapani

Gli interventi su Trapani, in considerazione del trend dei traffici attuali e di quelli di previsione, gli interventi previsti sono diretti a migliorare l'operatività e le condizioni di sicurezza dell'aeroporto. Per gli interventi sono disponibili 19,986 Meuro.

Aeroporto di Comiso

La realizzazione dell'aeroporto di Comiso consentirà di migliorare l'accessibilità di poli di interesse, anche produttivo, di vaste aree periferiche ed interne della regione. Per la realizzazione dell'aeroporto di Comiso sono disponibili 47,41 Meuro. Per quanto riguarda la realizzazione di un aeroporto nell'area centro-meridionale dell'Isola, si è in attesa dell'approvazione da parte del Dipartimento della Programmazione dello studio di fattibilità relativo.

4. La continuità territoriale nel trasporto aereo.

L'art. 158 del Trattato di Maastricht ha previsto interventi nell'ambito della "continuità territoriale" per i territori insulari ed ultraperiferici dell'Unione Europea.

La Legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Legge Finanziaria 2001) ha previsto interventi nel settore dei trasporti con cofinanziamento regionale ed all'art. 135 fa riferimento agli oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo relativamente ai servizi di linea da e per le isole minori della Sicilia. Sono in corso le procedure per l'indizione delle gare per l'affidamento delle rotte previste.

La Regione ha individuato i servizi di linea da e per le isole minori della Sicilia e i servizi di linea dalla Sicilia al Continente e viceversa sui quali imporre gli oneri sociali (le c.d. "tratte sociali") da affidare con gara europea, di competenza dell'ENAC. Attualmente risultano affidati i soli collegamenti con Pantelleria e Lampedusa da Trapani, con prosecuzioni anche per Roma e Milano.

Al fine di garantire l'attivazione di tutte le rotte aeree alle quali applicare gli oneri di servizio pubblico e allo scopo di contribuire al superamento della marginalità e perifericità dell'Isola, abbiamo rappresentato in sede centrale la necessità che vengano nuovamente finanziati (essendo andati in economia i fondi annuali già stanziati) gli interventi di cui all'art. 135 della stessa Legge n. 388/2000, con previsione del relativo cofinanziamento regionale.

5. Il Trasporto Pubblico Locale – La riforma del sistema.

Per quanto riguarda il sistema del trasporto pubblico locale (TPL), la Corte dei Conti, nella relazione sull'indagine sul sistema del TPL in Sicilia, approvata con Deliberazione del 18 giugno 2003, ha sollecitato l'approvazione in tempi brevi da parte dell'Assemblea Regionale del D.D.L. sulla "Riforma del Trasporto Pubblico Locale in Sicilia", a suo tempo approvato dalla Giunta di Governo con D.G. n. 265 del 7 agosto 2002. Il D.D.L. prevede il necessario adeguamento della normativa regionale a quella comuni-

taria e statale, imposto dal D.lgs. n. 422/97 e successive modifiche e integrazioni, nonché del D.lgs n. 296 dell'11 settembre 2000 recante "Norme di attuazione dello Statuto della Regione siciliana in materia di comunicazioni e trasporti".

La riforma è indirizzata alla razionalizzazione e allo sviluppo della rete di TPL attraverso principi di economicità ed efficienza dei servizi, necessari a soddisfare la domanda di mobilità in un sistema di libera concorrenza. Gli obiettivi individuati sono: la rete dei servizi minimi, di competenza della Regione Siciliana; quella dei servizi aggiuntivi, decentralata agli enti locali (Comuni e Province); l'integrazione delle diverse modalità di trasporto; la razionalizzazione e lo sviluppo delle reti su gomma; l'individuazione dell'unità di rete da porre a base delle gare.

La riforma è indirizzata alla razionalizzazione ed allo sviluppo della rete del Trasporto Pubblico Locale in base a principi di economicità ed efficienza dei servizi, per soddisfare la domanda di mobilità in un sistema di libera concorrenza.

La rete dei servizi minimi, di competenza della Regione siciliana, quella dei servizi aggiuntivi, decentralata agli enti locali (Comuni e Province), l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, la razionalizzazione e lo sviluppo delle reti su gomma e su ferro, l'individuazione dell'unità di rete da porre a base delle gare, definiscono gli obiettivi della riforma.

Per raggiungere tali obiettivi nel D.D.L. è proposta la privatizzazione delle aziende pubbliche di TPL dopo la loro trasformazione in S.p.A., garantendo i livelli occupazionali.

Il D.D.L. individua anche l'importanza dello sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicate ai trasporti; infine, assume grande rilievo la previsione del "Fondo Unico per i Trasporti" da cui si potrà attingere per tutte le esigenze connesse al T.P.L. e l'istituzione dell'Agenzia Regionale per il Trasporto Pubblico Locale.

6. Conclusioni.

Con le iniziative più sopra brevemente illustrate siamo dunque pronti a perseguire il riequilibrio modale e l'intermodalità attraverso la progressiva riduzione della congestione stradale ed il miglioramento del sistema dei trasporti in tutte le sue modalità, nel rispetto dell'ambiente e favorendo lo spostamento di considerevoli quote di traffico pesante dal trasporto stradale a quello marittimo (con le autostrade del mare), un analogo spostamento dal trasporto stradale al trasporto ferroviario e marittimo (con gli interporti) ed infine migliorando il traffico pesante stradale, ottimizzando lo scambio gomma-gomma (con gli autoporti).

Per il raggiungimento di tali obiettivi è indispensabile realizzare nei tempi previsti le grandi opere infrastrutturali già finanziate ed inserite nei quattro Accordi di Programma Quadro sottoscritti con il Governo nazionale alla fine del 2001 ed oggi in fase di attuazione. Solo con il potenziamento infrastrutturale dei trasporti, infatti, si potrà avviare quel meccanismo di crescita economica e sociale della Sicilia, dando così risposte concrete alla forte e crescente domanda di mobilità e di valorizzazione dei servizi proveniente dal territorio. In tale quadro, la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina diviene strategica in quanto, realizzando la "continuità territoriale", consentirà all'economia siciliana, riorganizzata in sistema unico anche attraverso la piattaforma logistica regionale, di presentarsi alla scadenza del 2010 con un livello di infrastrutturazione adeguato a gestire le opportunità offerte dalla zona di libero scambio e di utilizzare finalmente al meglio la posizione di "porta del Mediterraneo", ben collegata attraverso la rete dei corridoi europei a tutta la rete TEN.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio vivamente l'avv. Lo Bue per aver tracciato, nel poco tempo a disposizione, un quadro esaustivo dei trasporti in Sicilia. Il Ponte è una grande struttura che dovrà legarsi armonicamente agli snodi ferroviari e stradali per consentire un flusso di traffico in grado di dare linfa alle economie dell'Isola. Per questo è molto importante conoscere lo stato del traffico in Sicilia: solo dopo si potrà parlare del Ponte in modo più consapevole e approfondito.

Cedo ora la parola al dott. Librando, che svolgerà il suo intervento programmato su: "Le misure adottate dall'organizzazione marittima internazionale sulla sicurezza a bordo delle navi e nei porti".

